



Dynamiques et perspectives de développement en Franche-Comté

Alexandre Moine

► To cite this version:

Alexandre Moine. Dynamiques et perspectives de développement en Franche-Comté. Images de Franche-Comté, 2005, 31, pp.18-21. hal-00991497

HAL Id: hal-00991497

<https://hal.science/hal-00991497>

Submitted on 15 May 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dynamiques et perspectives de développement en Franche-Comté

Alexandre Moine, ThéMA, CNRS-UMR 6049, Université de Franche-Comté

Il est intéressant de se pencher sur les dynamiques d'un espace régional, sur ses forces et faiblesses, sur son devenir. Cependant, nombre d'analyses souffrent d'un manque de synthèse du fait de la difficulté de représenter une multitude de dynamiques liées entre elles. Nous proposons donc de décrire le territoire franc-comtois en utilisant des représentations graphiques capables de rendre compte de ses dynamiques spatiales actuelles et des ferments de blocage ou au contraire de développement contenus dans l'organisation de son espace.

La permanence des mailles autour d'un environnement ni contraignant ni vraiment très souple

Il est important, dans le cadre quelquefois artificiel des régions, de comprendre comment et à quelle époque se sont fixées leurs limites administratives. En Franche-Comté, c'est le Moyen-Âge qui est déterminant ; les terres comtoises ont alors fait successivement partie des différents royaumes de Bourgogne puis sont devenues possession des Habsbourg, tout en demeurant toujours en marge des administrations concernées. Globalement, à l'est et à l'ouest, les frontières sont demeurées stables, par contre au nord et au sud, elles ont varié suivant les rattachements religieux, politiques, ou les guerres. C'est donc une situation d'entre-deux et simultanément de marge, qui caractérise la Franche-Comté : elle est dotée d'une forte autonomie pour s'organiser et se développer, expliquant l'origine de son développement industriel soit en relation avec l'implantation de protestants (Peugeot), soit en relation avec l'immigration de réfugiés (Mégevand). Cependant elle demeure une marge nationale adossée à la seule frontière étatique encore en vigueur entre la France et un pays voisin.

La situation de la Franche-Comté est toute en nuance si on y observe les conditions de vie. Elle présente une organisation de transition, à la fois climatique avec une dégradation du climat océanique vers des caractéristiques continentales renforcées par la montagne, et topographique, entre des marges basses à l'ouest (250 m) et une organisation en gradin vers l'Est, qui culmine vers 1 400 m au Mont-d'Or. Certaines dispositions du relief font de la Franche-Comté un point de passage obligatoire entre Rhin et Rhône, lui conférant un rôle d'interface. À ce titre, la Trouée de Belfort, entre Vosges et Jura, offre un contact privilégié entre l'Alsace et la Franche-Comté, et dans une perspective européenne, vers le sud de l'Europe.

Une armature urbaine lâche que les dynamiques de population ne renforcent que difficilement

L'armature urbaine de la Franche Comté rend finalement compte du syndrome de la marge et de l'entre-deux qui l'affecte depuis des siècles. Ni très peuplée (69 hab./km²), ni complètement vide, la région constitue un espace de transition :

- sur un axe Ouest-Est, en situation d'interface entre la diagonale du vide et l'espace très urbanisé qui s'étend du bassin de Londres à l'Italie du nord ;
- sur un axe Nord-Sud, comme un creux entre les fortes densités de l'Alsace (209 hab./km²) et de Rhône-Alpes (129 hab./km²).

Par ailleurs, aux faibles densités relevées, s'ajoute une armature urbaine lâche au sein de laquelle on relève l'absence de grandes cités. On distingue la conurbation du Nord Franche-Comté (200 000 hab.), la capitale bisontine (170 000 hab.), et de petits pôles orbitaux d'environ 20 000 habitants (Vesoul, Dole, Lons-le-Saunier, Pontarlier) entre lesquels s'intercalent de petits centres entre 5 000 et 10 000 habitants.

Les dynamiques de population qui affectent cette armature et plus largement l'espace comtois montrent la prédominance de l'axe Rhin-Rhône et surtout le renforcement de l'attractivité de Besançon. Forte de 1 117 059 habitants, la Franche-Comté n'occupe que le 20^{ème} rang national et voit stagner sa population depuis plusieurs dizaines d'années. Cette tendance montre que des forces centrifuges sont à l'œuvre, renforcées par des périphéries régionales mal reliées à la capitale (fig. 1), et on peut relever :

- un pôle organisateur, Besançon : la capitale comtoise se trouve au cœur d'un système en train de structurer l'espace comtois, au travers des liens qui se créent autour des grands axes de communication vers Vesoul, Dole, en relation avec les partis pris d'aménagement dans la Communauté d'Agglomération bisontine et vers le Haut-Doubs. Entre 1990 et 1999, la croissance de l'agglomération bisontine est nette, elle participe pour près de 50 % à celle du Doubs et de la Franche-Comté ;
- trois points forts, dont les dynamiques dépendent du développement des territoires périphériques : la conurbation nord autour de Belfort, tournée vers Mulhouse et relative-

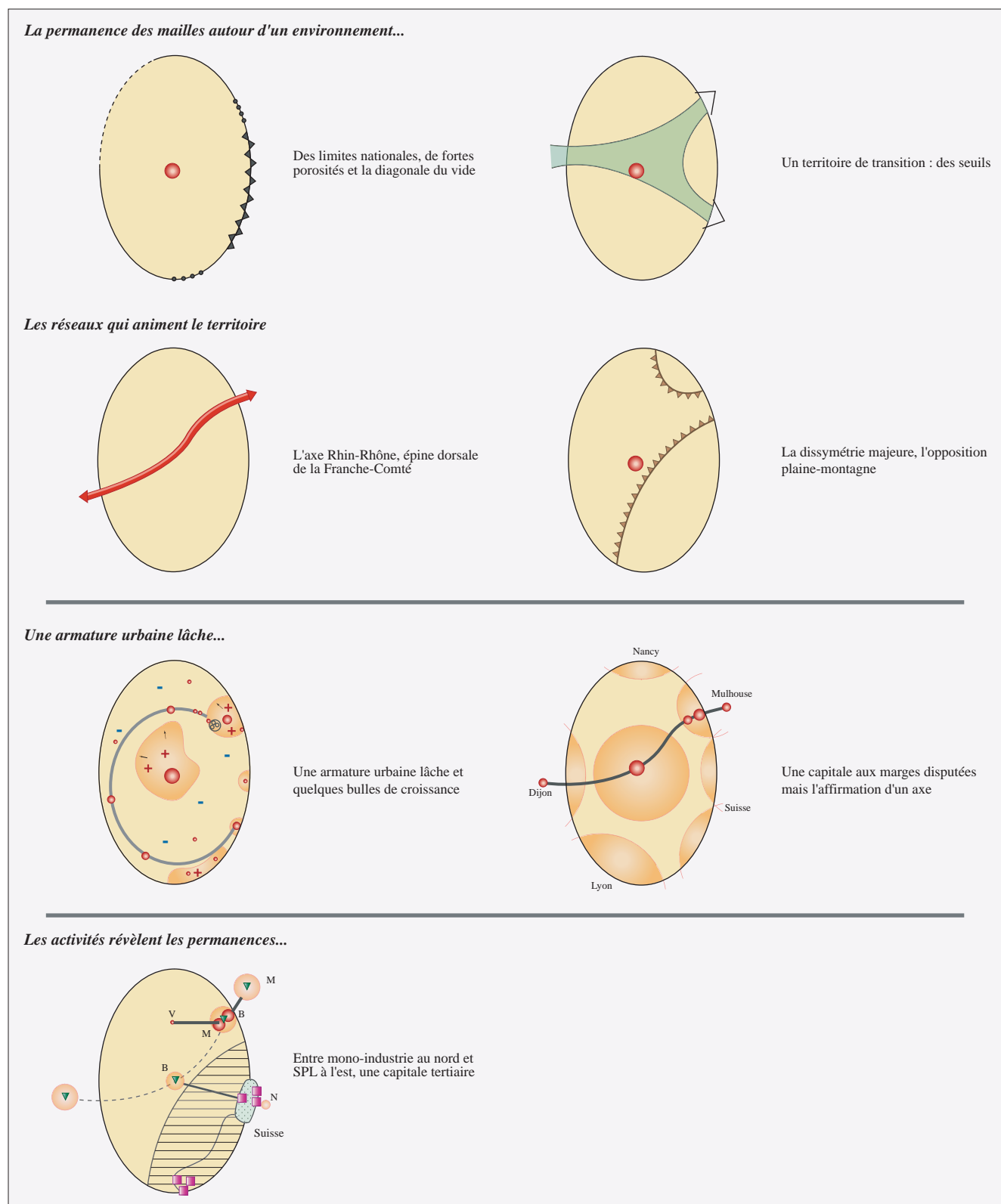


Fig. 1 - Quelques modèles d'organisation intermédiaires.

ment coupée de la capitale ; Saint-Claude, très nettement attirée vers Oyonnax au sein de la « Plastic Vallée » et les points de franchissement frontaliers (Maîche, Morteau, Pontarlier), autour desquels on observe des densités de population exceptionnelles dans cette zone de montagne ;

- des régions rurales en forte crise qui continuent de décliner, au nord et au nord ouest de la Haute-Saône, où le dynamisme ne peut s'appuyer sur une armature urbaine très développée au-delà des frontières régionales ; et sur les plateaux du Haut-Doubs et du Jura ;
- le cas du pays de Montbéliard où la contraction des effectifs industriels des années 1980 continue de se faire sentir.

Les activités révèlent les permanences et les mutations à l'œuvre

La Franche-Comté est une région industrielle ; la part de ce secteur est en effet de 10 points supérieure à la moyenne française (27,8 % contre 17,9 %) et reste assez nettement sous-tertiairisée. Cependant, avec à peine 1,7 % du PIB national, la Franche-Comté ne fait pas figure de poids lourd économique. Entre force et fragilité, celle-ci est soumise à des influences multiples qui paraissent quelquefois contradictoires. On relève environ 130 000 emplois industriels en Franche-Comté en 2002, qui se répartissent de manière assez régulière en suivant les lignes de force de l'armature urbaine :

- en Nord-Franche-Comté, sont présents 67 000 emplois polarisés autour de Belfort et de Montbéliard où les difficultés du domaine automobile et des turbines induisent un déclin depuis une vingtaine d'années ;
- le long d'une bande frontalière active où se succèdent des Systèmes productifs localisés (SPL), autour de l'horlogerie, des microtechnologies, de la plasturgie et du jouet, en relation avec nos voisins suisses pour le premier ;
- dans la région bisontine qui concentre 21 000 emplois, où les PMI-PME dominant, avec une importante sous-traitance ;
- entre Vesoul et Lure où on recense 17 000 emplois, avec une forte activité en relation avec Peugeot-Sochaux.

Les options pour l'avenir sont de lier certains de ces espaces autour de l'A36 et de la future Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, mais surtout de s'appuyer sur la mise en réseau des villes. Certaines sont dotées de technopôles (La Toison d'Or à Dijon, Mer Rouge à Mulhouse, Technoland à Montbéliard, Témis en gestation à Besançon) et leur mise en synergie pourrait accroître leur efficacité.

Les réseaux qui animent le territoire

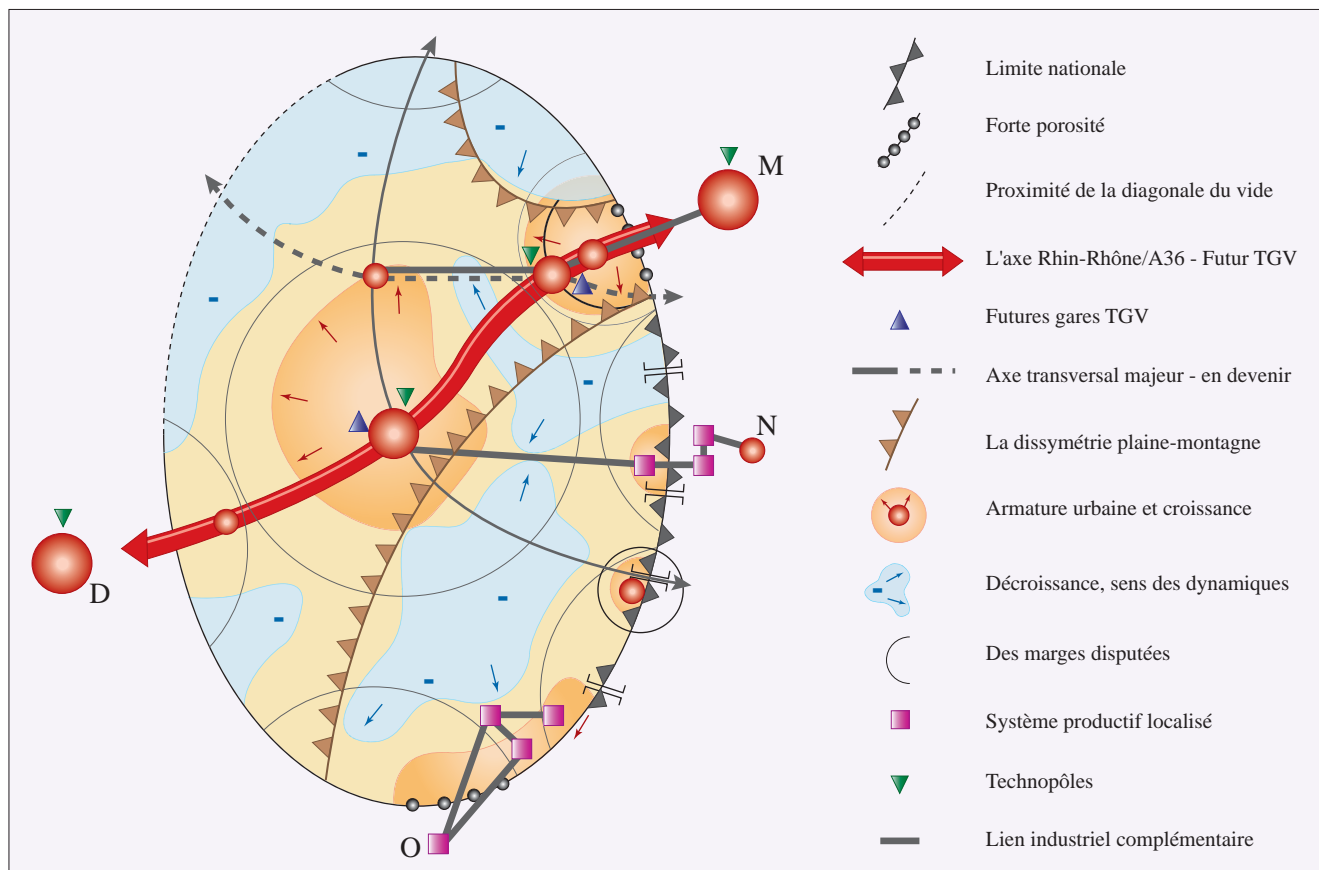
Un axe routier majeur structure l'espace comtois, sans être cependant source de développement : il s'agit de l'A36 (ouverte en juillet 1980) doublée de l'A39 depuis 1998. L'axe Rhin-Rhône capte la majeure partie du trafic routier de transit de la Franche-Comté et constitue le trait d'union entre le sud et le nord de l'Europe, auquel s'ajoutent quatre routes transversales :

- la N5, de transit et de communication avec la Suisse, faiblement aménagée, qui a perdu de son importance, le trafic de transit contournant le massif par l'A40 ;
- la N57, qui permet de lier le nord de l'Italie et la Belgique et constitue aujourd'hui la principale ouverture vers la Suisse. Progressivement aménagée, elle butte encore sur des contournements incomplets (Vesoul, Besançon, Pontarlier) ;
- la N19, nationale qui constitue une ouverture intéressante vers la région parisienne depuis la réalisation de l'étoile de Langres (jonction autoroutière entre l'A31 Dijon-Nancy et ouverture de l'A5 vers Troyes et Paris). Elle devrait être renforcée par le projet 2x2 voies entre Belfort-Vesoul et Langres, qui permettrait la jonction avec la transjurane suisse vers Berne ;
- la D461 (route des microtechniques), qui est un axe emblématique lié au développement local et à la connexion entre le Haut-Doubs horloger et la capitale régionale. Elle devrait entrer en synergie avec les aménagements suisses entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, lui conférant une dimension transfrontalière.

Loin d'être saturé, le réseau franc-comtois montre cependant des signes de faiblesse dans la traversée du Nord-Franche-Comté où flux de transit, flux inter-cités et flux de migrants alternants se cumulent, déterminant aujourd'hui la mise à 2x3 voies de ce tronçon autoroutier urbain. Quant au contournement de Besançon attendu depuis de longues années, et en cours de réalisation, son achèvement ne cesse d'être repoussé pour des raisons financières et techniques, influençant de ce fait l'organisation de l'espace à l'échelle de la capitale.

Le développement des transports ferroviaires s'est par contre réalisé par défaut. Le manque d'enthousiasme des acteurs bisontins a conduit à l'évitement de Besançon lorsqu'il s'est agi de créer les liaisons avec la Suisse à la fin du XIX^e siècle. La construction de la LGV Rhin-Rhône à l'échéance de 2010 induira la création de deux gares, l'une à proximité de Besançon, l'autre entre Belfort et Montbéliard. Les gains de temps de transport significatifs auront un impact indéniable sur les localisations de la popu-

Fig. 2 - Un modèle général du territoire franc-comtois



lation et des activités autour de l'axe Rhin-Rhône et des futurs carrefours.

Un modèle graphique du territoire franc-comtois

L'espace géographique franc-comtois est marqué par des phénomènes de gravitation, de dissymétrie, de gradients et des champs de force apparaissent en fonction des attracteurs et des obstacles. C'est un territoire :

- ni totalement fermé, ni totalement ouvert, puisqu'à la fois adossé à un Etat voisin à l'Est, et à la diagonale du vide à l'ouest, mais également très lié localement à ses voisins, notamment l'Alsace ;
- de transition, tant au niveau climatique que topographique ou encore au niveau des densités de population ;
- structuré autour de l'axe Rhin-Rhône qui traverse le territoire, liant des espaces forts et plaçant la Franche-Comté en situation d'interface entre l'Alsace et Rhône-Alpes ;
- influencé par la présence de l'arc jurassien qui constitue un obstacle aux déplacements tout en représentant un attrait touristique fort ;

- aux dynamiques très centrées autour de l'axe Rhin-Rhône, où la croissance de la population s'organise par rapport à Besançon et Belfort et que devrait renforcer la mise en place d'un réseau de villes métropolitain ;
- contesté sur ses marges puisque l'influence de la capitale ne réussit pas à couvrir la totalité de l'espace régional ;
- où les acteurs se sont opposés plus qu'ils n'ont coopéré, les principaux pôles de l'armature urbaine situés sur l'axe Rhin-Rhône ne jouant pas encore la carte de la synergie.

Le devenir du territoire franc-comtois pose question. Sa capitale semble renforcer son attractivité régionale, mais le reste de la région peine à s'assurer une croissance solide. La ville de Besançon paraît donc de plus en plus isolée sur un axe qui ne fédère pas les principaux pôles comtois, tandis que les influences extérieures sont toujours aussi fortes (fig. 2). Or, la capitale est la seule unité urbaine capable d'initier un développement véritablement endogène. Région de transition, aux solides et anciennes limites, la Franche-Comté ne risque-t-elle pas aujourd'hui plus que jamais de voir les forces centrifuges la vider de ses forces vives ne laissant qu'une citadelle assiégée en son cœur ? ■